

資料④ 事業効果の評価指標の設定

1. 目標値の設定

○ 居住誘導に関する目標値の算出方法

□ 三原市の人口と施設数の関係

【商業施設】

- ・ 中国地方の自治体の人口と 1,000 m²以上の商業施設の関係は以下の図に示すような人口との正の相関関係にあります。これによると三原市は人口に対する商業施設の施設数は少ない状況です。
- ・ 令和 12(2030)年の社人研の推計では人口が約 8.2 万人に減少すると予測されており、この相関関係に近づくとすると、1,000 m²以上の商業施設は維持される可能性があります。

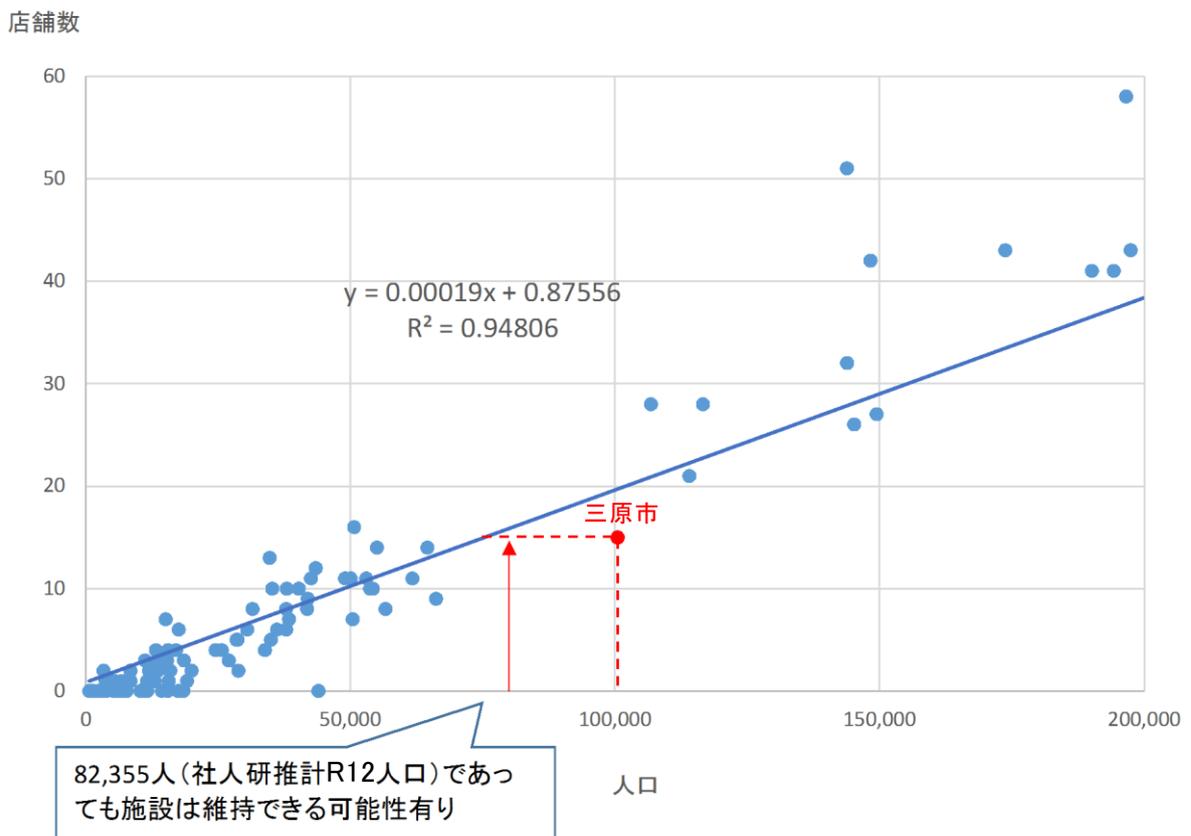


図 中国地方の自治体人口と 1,000 m²以上の商業施設数の関係

※自治体の人口は平成 22 (2010) 年国勢調査、商業施設は 2014 年全国大型小売店総覧

【医療施設】

- 中国地方の自治体の人口と医療施設（病院、診療所）の関係は以下の図に示すような人口との正の相関関係にあります。これによると三原市は人口に対する医療施設の施設数は少ない状況です。
- 令和 12(2030)年の社人研の推計では人口が約 8.2 万人に減少すると予測されており、この相関関係から医療施設が現状より 10 施設程度無くなる可能性があります。
- 社人研推計値よりも人口を 8%増加させることができれば現状の医療施設の数を維持できる可能性があります。

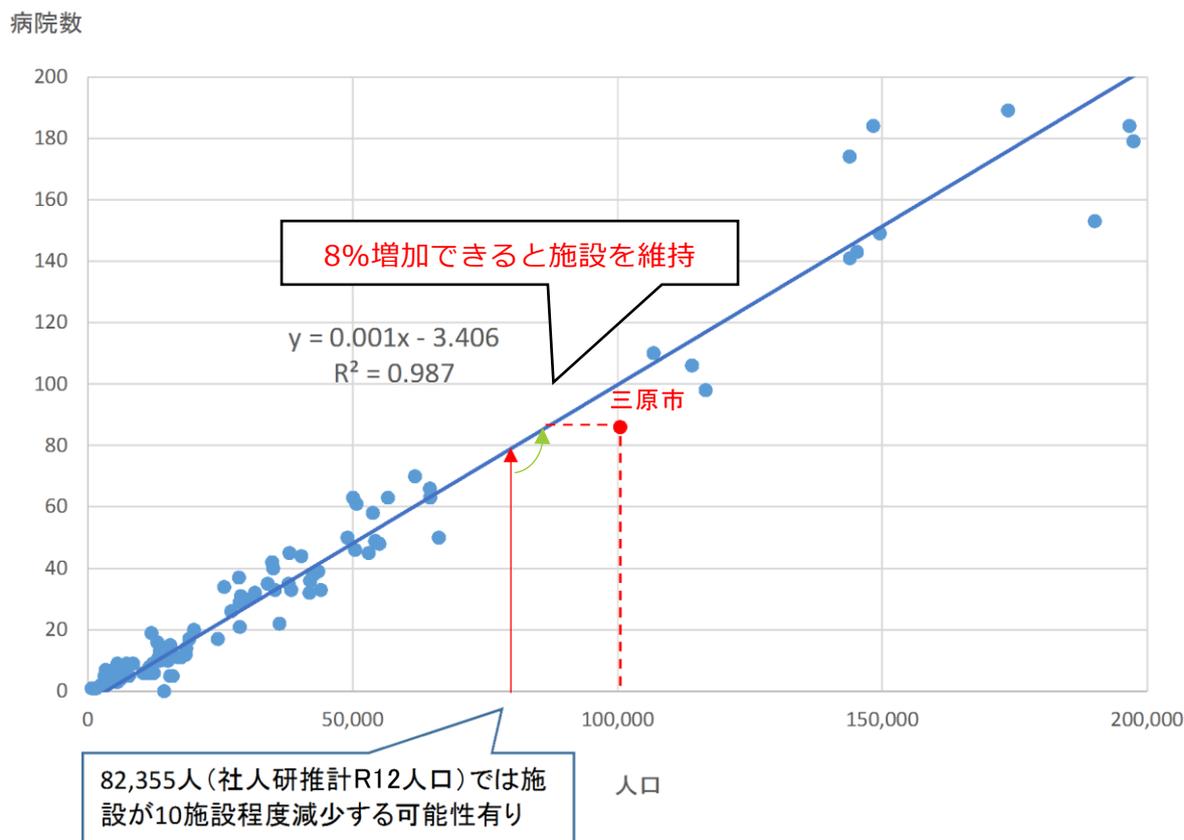


図 中国地方の自治体人口と医療施設数の関係

※自治体の人口は平成 22 (2010) 年国勢調査、医療施設は平成 26 (2014) 年度医療施設（静態・動態）調査

【銀行】

- ・中国地方の自治体の人口と銀行の関係は以下の図に示すような人口との正の相関関係にあります。これによると三原市は人口に対する銀行の施設数は少ない状況です。
- ・令和 12(2030)年の社人研の推計では人口が約 8.2 万人に減少すると予測されており、この相関関係に近づくとすると、銀行は維持される可能性があります。

銀行数

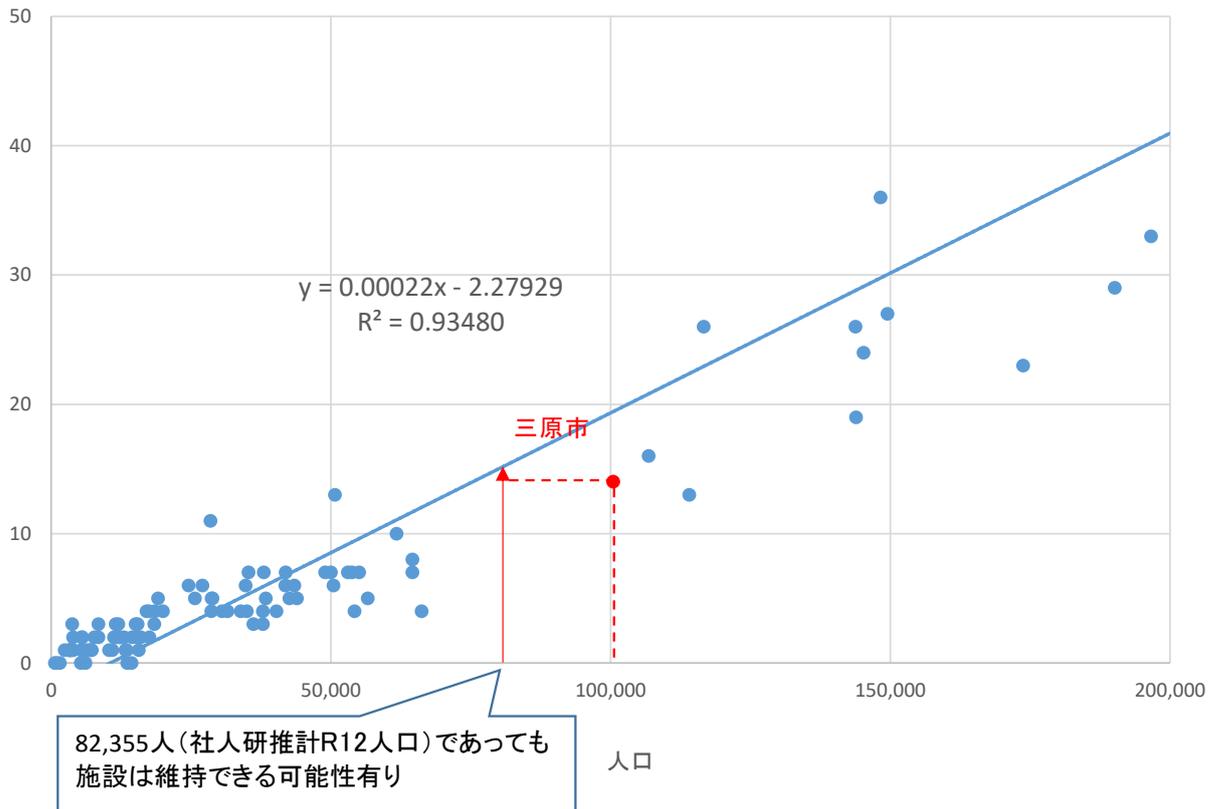


図 中国地方の自治体人口と銀行の関係

※自治体の人口は平成 22 (2010) 年国勢調査、銀行は平成 28 (2016) 年 12 月 i タウンページより検索

【居住誘導区域の人口の目標値の考え方】

以上より、居住誘導区域の人口については日常生活に必要な施設である商業施設や医療施設、銀行の施設数が維持されるように、令和 12(2030)の人口目標を社人研の推計から概ね 8%増加を目指すこととします。

三原全域 居住誘導区域 現状

	面積	ha	面積比率※	人口	人口/ha	人口比率※
三原	6,422,595	642.3		37,993		
本郷	1,749,715	175.0		5,274		
合計	8,172,310	817.2	1.7%	43,267	52.9	43.0%

※比率は対市域(都市計画基礎調査)

三原全域R12 居住誘導区域人口推計(社人研 地区別人口減少率反映)

	H22			R12			増減比率	人口比率
	人口	面積	人口密度	人口	人口密度	減少数		
三原市	100,509	47,084.9	2.1	82,355	1.7	-18,154	81.9%	
居住誘導	43,090	817.2	52.7	39,153	47.9	-3,937	90.9%	47.5%
居住誘導区域外								
市街化区域	12,255	702.2	17.5	10,041	14.3	-2,214	81.9%	
用途地域	957	109.8	8.7	784	7.1	-173	81.9%	
その他	44,207	45,455.6	1.0	32,376	0.7	-11,831	73.2%	

久井大和分を上乗せ

社人研の三原市全体の減少率より算出

社人研の久井、大和地域の減少率より算出

三原全域R12 居住誘導区域人口推計(居住誘導区域の人口のみ社人研から8%増加させる)

	H22			R12			増減比率	人口比率
	人口	面積	人口密度	人口	人口密度	減少数		
三原市	100,509	47,084.9	2.1	82,355	1.7	-18,154	81.9%	
居住誘導	43,090	817.2	52.7	42,285	51.7	-805	98.1%	51.3%
居住誘導区域外								
市街化区域	12,255	702.2	17.5	9,313	13.3	-2,942	76.0%	
用途地域	957	109.8	8.7	727	6.6	-230	76.0%	
その他	44,207	45,455.6	1.0	30,029	0.7	-14,178	67.9%	

市全体は社人研の数値

施設維持の考え方から社人研から8%増とする

人数に応じて居住誘導区域増分を按分して減少

2. 施策の達成状況に関する評価方法の設定例

「都市構造の評価に関するハンドブック」（平成 26(2014)年 8 月：国土交通省都市局都市計画課）に示されている生活の利便性、健康・福祉など 6 つの分野から評価する手法

表 都市構造の評価に関するハンドブックに示されている主な評価手法

評価分野	評価軸	主な評価例
① 生活利便性	■ 適切な居住機能の誘導 ・ 都市機能誘導区域など生活利便性の高い区域及びその周辺に居住が誘導され、徒歩圏で必要な生活機能等を享受できること	◇ 居住を誘導する区域における人口密度 ◇ 日常生活サービス機能等を徒歩圏で享受できる人口の総人口に占める比率（医療、福祉、商業及び公共交通）
	■ 都市機能の適正配置 ・ 都市機能が生活の拠点など適切な区域に立地、集積していること	◇ 日常生活サービス施設の徒歩圏における平均人口密度
	■ 公共交通サービス水準の向上 ・ 公共交通のサービス水準が高まり利用率が向上していること	◇ 公共交通の機関分担率 ◇ 公共交通沿線地域の人口密度
② 健康・福祉	■ 徒歩行動の増加と健康の増進 ・ 高齢者等の社会活動が活発化し徒歩等の移動が増大すること ・ それにより市民の健康が増進すること	◇ マホリックントームとその予備軍の受診者に占める割合 ◇ 徒歩、自転車の機関分担率
	■ 都市生活の利便性の向上 ・ 日常生活サービス機能や公共交通サービスが徒歩圏域で充足していること	◇ 福祉施設を中学校区程度の範囲内で享受できる高齢者人口の割合 ◇ 保育所の徒歩圏に居住する幼児人口の総幼児人口に占める割合
	■ 歩きやすい環境の形成 ・ 歩行者空間が充実し、公園緑地も住まいの近くに配置されるなど歩きやすい環境が整備されていること	◇ 歩行者に配慮した道路延長の割合 ◇ 高齢者徒歩圏内に公園がない住宅の割合

③安全・安心	災害や事故等による被害を受ける危険性が少ない街を実現すること	<ul style="list-style-type: none"> ■ 安全性の高い地域への居住の誘導 ・ 災害危険性の少ない地域等に適切に居住が誘導されていること 	◇ 防災上危険性が懸念される地域に居住する人口の割合
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 歩行環境の安全性の向上 ・ 都市内において安全な歩行環境が確保されていること 	◇ 歩行者に配慮した道路延長の割合
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 市街地の安全性の確保 ・ オープンスペースの適切な確保など、市街地の災害や事故に対する安全性が確保されていること 	◇ 公共空間率 ◇ 最寄り緊急避難場所までの平均距離 ◇ 人口あたりの交通事故死者数
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 市街地の荒廃化の抑制 ・ 空き家等が減少し、荒廃化や治安悪化が抑制されていること 	◇ 空き家率
④地域経済	都市サービス産業が活発で健全な不動産市場が形成されている街を実現すること	<ul style="list-style-type: none"> ■ ビジネス環境の向上とサービス産業の活性化 ・ 都市機能誘導区域における昼間人口等の集積が高まり、医療、福祉、商業等のサービス産業が活性化すること 	◇ 従業者一人あたりの第三次産業売上高 ◇ 従業人口密度
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 健全な不動産市場の形成 ・ 地価や賃料水準が維持、向上し、空き家など未利用不動産の発生が抑制されること 	◇ 平均住宅宅地価格
⑤行政運営	市民が適切な行政サービスを受けられるよう、自治体財政が健全に運営されている街を実現すること	<ul style="list-style-type: none"> ■ 都市経営の効率化 ・ 人口密度の維持、公共交通の持続性向上、高齢者の外出機会の拡大などにより行政経営の効率化が図られていること 	◇ 市民一人当たりの行政コスト ◇ 居住を誘導する区域における人口密度
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 安定的な税収の確保 ・ 医療、福祉、商業等の第三次産業が活発となること ・ 地価が維持、増進すること 	◇ 市民一人当たりの税収額 ◇ 従業者一人当たりの第三次産業売上高 ◇ 平均住宅宅地価格
⑥エネルギー／低炭素	エネルギー効率が高く、エネルギー消費量、二酸化炭素排出量が少ない街を実現すること	<ul style="list-style-type: none"> ■ 運輸部門における省エネ・低炭素化 ・ 公共交通の利用率が向上するとともに、日常生活における市民の移動距離が短縮すること 	◇ 市民一人当たりの自動車CO ₂ 排出量 ◇ 公共交通の機関分担率
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 民生部門における省エネ・低炭素化 ・ 民生部門におけるエネルギー利用効率が向上し、エネルギー消費量が減少すること 	◇ 家庭部門における市民一人当たりのCO ₂ 排出量 ◇ 業務部門における従業者一人当たりのCO ₂ 排出量